

DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust.1 pkt 4, art. 84, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity: Dz. U. z 2023r., poz. 1094), a także na podstawie § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019r., poz. 1839) oraz zgodnie z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2023r., poz. 775), po rozpatrzeniu wniosku złożonego przez Gminę Orchowo, ul. Kościuszki 6, 62-436 Orchowo, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia;

orzekam

1. stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na: „Przebudowie drogi gminnej ul. Wierzbowa wraz ze skrzyżowaniem z ul. Lipową i ul. Dąbrowa”.

2. Określić warunki i wymagania dotyczące planowanego przedsięwzięcia w następującym zakresie:

- 2.1.** Prace wykonawcze związane z realizacją przedsięwzięcia w rejonie terenów wymagających ochrony przed hałasem prowadzić wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00;
- 2.2.** Zaplecze budowy i plac budowy wyposażać w środki do neutralizacji ewentualnych wycieków;
- 2.3.** w trakcie realizacji przedsięwzięcia eksploatować wyłącznie maszyny budowlane i pojazdy będące w dobrym stanie technicznym;
- 2.4.** zaplecze budowy wraz z miejscami postoju, uzupełniania paliw i awaryjnego serwisowania maszyn budowlanych i sprzętu transportowego oraz magazynowania substancji chemicznych, odpadów niebezpiecznych bądź materiałów mogących negatywnie oddziaływać na środowisko gruntowo – wodne, zorganizować na terenie zabezpieczonym przed możliwością zanieczyszczenia gruntu oraz wód powierzchniowych i podziemnych, np. na utwardzonym i posiadającym uszczelnioną powierzchnię;
- 2.5.** w trakcie realizacji bądź likwidacji zapewnić dostępność sorbetów, właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych, a zużyty sorbent bądź zanieczyszczony grunt przekazać uprawnionemu odbiorcy odpadów;
- 2.6.** w trakcie realizacji planowane przedsięwzięcie wyposażać w przenośne toalety, wyposażone w systematycznie opróżniane szczelnie zbiorniki na ścieki socjalno – bytowe, a wytworzone ścieki dostarczać uprawnionym taborem do oczyszczalni ścieków;
- 2.7.** wody opadowe i roztopowe z terenu drogi odprowadzane będą do ziemi poprzez zastosowanie spadów poprzecznych i podłużnych do istniejących rowów przydrożnych oraz na tereny przyległe w obrębie działki;
- 2.8.** wytwarzane odpady magazynować selektywnie w wyznaczonych miejscach oraz w uporządkowany sposób, w tym zapobiegający ich niekontrolowanemu rozprzestrzenianiu (np. rozwiewaniu) oraz w sposób zabezpieczający przed dostępem osób

- nieupoważnionych i zwierząt, w szczelnych kontenerach i pojemnikach lub luzem na utwardzonym podłożu na terenie zaplecza budowy, a następnie przekazywać je uprawnionym odbiorcom odpadów;
- 2.9. w przypadku konieczności odwodnienia wykopów budowlanych wody te odprowadzać po uzgodnieniu z gestorem odbiornika oraz po ich podczyszczeniu z zawiesiny;
- 3.0. w trakcie realizacji przedsięwzięcia nie wycinać drzew i krzewów;
- 3.1. miejsce składowania materiałów budowlanych i postoju ciężkiego sprzętu wyznaczyć poza obrysem rzutu koron drzew;
- 3.2. prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki wykonywać w sposób jak najmniej szkodzący drzewom i krzewom, w szczególności:
- pnie drzew narażonych na uszkodzenia na czas budowy właściwie zabezpieczyć uwzględniając konieczność zapewnienia dostępu do schronień oraz w sposób niepowodujący zniszczenia, uszkodzenia lub zabicia występujących tam gatunków roślin, zwierząt i grzybów;
 - nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m i krzewów powyżej wysokości 0,1 m, ponad pierwotny poziom terenu;
 - podczas prac ziemnych zabezpieczyć systemy korzeniowe przed przesuszaniem i przemarzaniem;
 - nie niszczyć korzeni odpowiedzialnych za statykę drzewa;
- 3.3. na etapie prowadzenia prac ziemnych, minimum raz dziennie przed rozpoczęciem prac, kontrolować ewentualne wykopy i zagłębienia, a uwięzione w nich zwierzęta niezwłocznie przenosić w bezpieczne miejsce. Taka samą kontrolę przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów i likwidacją zagłębień;
- 3.4. projektowany przepust dostosować do potrzeb płazów i innych drobnych zwierząt.

UZASADNIENIE

W związku ze złożonym wnioskiem w dniu 9 maja 2023 roku przez Inwestora Gminę Orchowo, ul. Kościuszki, 6 62-436 Orchowo o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na: „Przebudowie drogi gminnej ul. Wierzbowa wraz ze skrzyżowaniem z ul. Lipową i ul. Dąbrową”.

Na podstawie art. 75 ust.1 pkt 4 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity: Dz. U. z 2023r., poz. 1094), stwierdzono, że organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Wójt Gminy Orchowo. Wobec powyższego Wójt Gminy Orchowo ustalił strony postępowania i dnia 11 maja 2023r. zawiadomił o wszczęciu postępowania administracyjnego.

Zgodnie z § 3 ust.1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019r., poz. 1839) niniejsze przedsięwzięcie zakwalifikowano do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być wymagana.

W toku prowadzonego postępowania na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1 i pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity: Dz. U. z 2023r., poz. 1094) zwanej dalej ustawą ooś, Organ wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu i do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Słupcy oraz zgodnie z art. 64 ust.1 pkt 4 i art. 68 ustawy ooś, w związku z art. 397 ust. 3 pkt 2 i art. 545 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017r. Prawo wodne (tekst jednolity: Dz. U. z 2022r., poz. 2625) o wyrażenie opinii do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Inowrocławiu w sprawie

konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określenia ewentualnego zakresu raportu dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Słupcy pismem z dnia 23 maja 2023r. (wpływ do urzędu dnia 24.05.2023r.) znak: ON-NS.9011.9.10.2023 wyraził opinię, że przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia, jakim jest „Przebudowa drogi gminnej ul. Wierzbowa wraz ze skrzyżowaniem z ul. Lipową i ul. Dąbrowa” nie jest wymagane.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie – Zarząd Zlewni w Inowrocławiu pismem z dnia 23 maja 2023r. (wpływ do urzędu dnia 23.05.2023r.) znak BD.ZZŚ.1.4901.134.2023.DG wyraził opinię, że nie ma potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Wskazuje jednak na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków lub wymagań dotyczących realizacji, eksploatacji lub likwidacji planowanego przedsięwzięcia, o których mowa w art. 82 ust.1 pkt 1 lit. b lub c lub nałożenia obowiązku działań, o którym mowa w art. 82 ust.1 pkt 2 lit. b lub c ustawy ooś.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu pismem z dnia 25 maja 2023r. (wpływ do urzędu dnia 26.05.2023r.) znak: WOO-II.4220.120.2023.EK.1 wezwał wnioskodawcę o uzupełnienie karty informacyjnej przedsięwzięcia. Wnioskodawca uzupełnił przedmiotową kartę zgodnie z zakresem informacji jakie były wskazane w wezwaniu.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu pismem z dnia 20 czerwca 2023r. (wpływ do urzędu dnia 22.06.2023r.) wyraził opinię, że w/w przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko i wskazał na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków, które zostały zawarte w decyzji w punkcie 2.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie istniejącej drogi gminnej ul. Wierzbowa, w obrębie działek o numerach ewidencyjnych 646, 592, 554, 575, obręb geodezyjny Orchowo. Przebudowa drogi będzie obejmowała budowę jezdni z nawierzchni z betonu asfaltowego, wykonanie zjazdu publicznego o nawierzchni z betonowej kostki brukowej, zjazdów indywidualnych o nawierzchni z betonu asfaltowego oraz kruszywa łamanego. Długość projektowanego odcinka wyniesie 1101,97m.

Biorąc pod uwagę kryteria wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, przeanalizowano: rodzaj, skalę i cechy przedsięwzięcia, zakres robót związanych z jego realizacją, wielkość zajmowanego terenu, prawdopodobieństwo, czas trwania, zasięg oddziaływania, możliwości ograniczenia oddziaływania oraz odwracalność oddziaływania, powiązania z innymi przedsięwzięciami, a także wykorzystanie zasobów naturalnych, różnorodność biologiczną, emisję i uciążliwości związane z eksploatacją przedsięwzięcia, gęstość zaludnienia wokół przedsięwzięcia oraz usytuowanie przedsięwzięcia względem obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt, ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarów Natura 2000.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. a i pkt 3 lit. a ustawy ooś, na podstawie Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia ustalono, że planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi gminnej ul. Wierzbowa wraz ze skrzyżowaniem z ul. Lipową i ul. Dąbrowa, o długości ok. 1101,97m. W ramach przedsięwzięcia wykonana zostaną: jezdnia, zjazd publiczny, zjazdy indywidualne, pobocza powierzchni utwardzonych. Inwestycja będzie realizowana na działkach o numerach ewidencyjnych: 646, 592, 554, 575 obręb Orchowo. Projektowana droga będzie posiadała następujące parametry techniczne:

- kategoria ruchu: KR1
- prędkość projektowa: 30 km/h,
- szerokość pasa ruchu: 2,25 do 3,6,
- spadek poprzeczny jezdni: daszkowy, na łuku pochylenie daszkowe

Klasa drogi obecnie D- po realizacji inwestycji zostanie bez zmian.

Zaplanowano odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z pasa jezdni powierzchniowo, poprzez nadanie spadku nawierzchni, do przydrożnych rowów drogowych.

W nawiązaniu do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. c *ustawy ooś* ustalono, że realizacja przedsięwzięcia wiąże się z zastosowaniem.: kruszywa, piasku, cementu, betonu asfaltowego oraz paliwa i wody.

W odniesieniu do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. a, lit. c i lit. d *ustawy ooś*, na podstawie informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia oraz mając na uwadze rodzaj i usytuowanie przedsięwzięcia stwierdzono, że realizacja inwestycji nie będzie negatywnie oddziaływać na: obszary wodno-błotne; inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych; obszary górskie lub leśne; obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych.

Zapisy art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. b, lit. f, lit. i oraz lit. j *ustawy ooś* nie mają zastosowania, gdyż przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie: poza obszarami wybrzeży i środowiskiem morskim; poza obszarami, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia; poza obszarami przylegającymi do jezior oraz poza obszarami uzdrowisk i ochrony uzdrowiskowej.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. b *ustawy ooś* należy stwierdzić, że z uwagi na lokalizację planowanego przedsięwzięcia w znacznej odległości od granicy państwa należy wykluczyć jego ewentualne transgraniczne oddziaływanie na poszczególne elementy przyrodnicze.

W odniesieniu do art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. e *ustawy ooś* uznano, że uciążliwości związane z realizacją planowanej inwestycji będą krótkookresowe i ustąpią po zakończeniu jego realizacji.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. c, lit. d i lit. g *ustawy ooś* na podstawie informacji zawartych w *k.i.p.* stwierdzono, że realizacja przedsięwzięcia związana będzie w chwilowym oddziaływaniem na klimat akustyczny w rejonie zainwestowania. Źródłem krótkotrwałych i odwracalnych uciążliwości w zakresie emisji hałasu do środowiska będą prace budowlano-montażowe, eksploatacja maszyn oraz ruch pojazdów obsługujących plac budowy. Emisja ta wystąpi jedynie lokalnie, będzie miała przejściowy charakter, postępować będzie wraz z przesuującym się frontem robót oraz ustąpi po zakończeniu prac realizacyjnych. Celem ograniczenia uciążliwości hałasu na tym etapie nałożono warunek, aby prace wykonawcze związane z realizacją planowanej inwestycji, w rejonie terenów wymagających ochrony przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00. W porze dnia, z uwagi na znacznie większy poziom tła akustycznego, roboty ziemne i budowlane nie będą odczuwalne jako uciążliwe.

Na etapie eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia źródłem emisji hałasu do środowiska będzie ruch pojazdów poruszających się po planowanej drodze. Zgodnie z informacjami zawartymi w karcie informacyjnej przedsięwzięcia oszacowano, że natężenie ruchu pojazdów na drodze wyniesie ok. 100 pojazdów na dobę. Uwzględniając powyższe dane należy stwierdzić, że w kontekście eksploatacji inwestycji dotrzymane zostaną akustyczne standardy jakości środowiska określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112).

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. d i lit. g *ustawy ooś* stwierdzono, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wiązać się będzie z krótkotrwałą emisją substancji do powietrza. Emisja związana będzie z prowadzeniem robót ziemnych oraz z przemieszczaniem mas ziemnych. Źródłem emisji substancji do powietrza będą również procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na placu budowy. Wobec faktu, że emisje te będą miały charakter miejscowy i okresowy, a także ustaną po zakończeniu prac budowlanych uznano je za pomijalne. Mając na względzie rodzaj przedsięwzięcia oraz funkcję jaką droga będzie pełnić w istniejącym układzie komunikacyjnym stwierdzono, że na etapie eksploatacji

przedsięwzięcie nie będzie istotnym źródłem emisji substancji do powietrza. Realizacja przedsięwzięcia pośrednio wpłynie na poprawę jakości powietrza w rejonie zainwestowania poprzez ograniczenie wtórnego zapylenia.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. b oraz pkt 3 lit. f *ustawy ooś*, po zapoznaniu się z treścią karty informacyjnej przedsięwzięcia oraz istniejącymi w rejonie zainwestowania uwarunkowaniami przestrzennymi ustalono, że w obszarze realizacji i oddziaływania przedsięwzięcia brak jest istniejących lub planowanych przedsięwzięć, z którymi przedmiotowe przedsięwzięcie mogłoby oddziaływać znacząco w sposób skumulowany.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. f *ustawy ooś* ustalono, że gospodarowanie odpadami w trakcie realizacji i eksploatacji przedmiotowej inwestycji odbywać się będzie na zasadach określonych w aktualnie obowiązujących przepisach szczegółowych. Na etapie prac wykonawczych źródłem powstawania odpadów będą roboty ziemne oraz funkcjonowanie tymczasowego zaplecza budowy. Zgodnie z kartą informacyjną przedsięwzięcia gospodarka odpadami na etapie realizacji przedsięwzięcia sprowadzać się będzie do prowadzenia segregacji odpadów. Z uwagi na rodzaj planowanego przedsięwzięcia należy uznać, że przedsięwzięcie, na etapie eksploatacji, nie będzie stanowić znaczącego źródła powstawania odpadów.

W przedłożonej dokumentacji przedstawiono planowane do zastosowania rozwiązania techniczne i organizacyjne mające na celu ochronę środowiska gruntowo-wodnego na etapie realizacji przedsięwzięcia. Tymczasowe zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju maszyn budowlanych i pojazdów zostaną zorganizowane na terenie utwardzonym lub szczelnym. Realizacja przedsięwzięcia będzie się wiązała z wykonaniem wykopów, których głębokość nie przekroczy 7 m p.p.t. W takiej sytuacji może zająć konieczność tymczasowego odwodnienia wykopów. Woda z wykopów będzie zagospodarowana w pobliskich rowach przydrożnych. Do prac budowlanych wykorzystywany będzie sprzęt w dobrym stanie technicznym. Czynności związane z tankowaniem ewentualną naprawą sprzętu i innych pojazdów będą wykonywane w specjalistycznych firmach serwisowych. Zostanie zapewniony dostęp do sorbentów do neutralizacji ewentualnych wycieków substancji zagrażających środowisku gruntowo-wodnemu. W zakresie zagospodarowania ścieków socjalno - bytowych zostaną zapewnione tymczasowe obiekty sanitarne.

W odniesieniu do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. g *ustawy ooś* ustalono, że planowana inwestycja nie zakłóci struktury krajobrazu, ponieważ będzie ona realizowana na terenach przeznaczonych pod drogę. Stwierdzono zatem, że inwestycja, nie wpłynie znacząco negatywnie na walory krajobrazowe i sposób odbioru krajobrazu w rejonie zainwestowania, w porównaniu do stanu istniejącego. Surowce i materiały nie będą tymczasowo magazynowane na terenie przedsięwzięcia tylko bezpośrednio po przywiezieniu będą wbudowane bezpośrednio po ich dowiezieniu.

Z uwagi na rodzaj, skalę oraz lokalizację planowanego przedsięwzięcia, odnosząc się do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. e *ustawy ooś* należy stwierdzić, że przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii oraz realizacji zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami, ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej będzie ograniczone. Planowane przedsięwzięcie nie zalicza się do kategorii zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przemysłowych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 138). Ze względu na położenie geograficzne przedsięwzięcie nie jest zagrożone ryzykiem katastrofy naturalnej, w szczególności w wyniku wystąpienia: trzęsień ziemi, powodzi czy osuwisk. Planowana inwestycja realizowana będzie poza obszarami zagrożonymi powodzią i poza obszarami osuwiskowymi.

Przedsięwzięcie zostanie zaadaptowane do zmieniających się warunków klimatycznych i możliwych zdarzeń ekstremalnych poprzez planowane rozwiązania konstrukcyjno-budowlane. Uwzględniając rodzaj i skalę przedsięwzięcia należy stwierdzić, że przedsięwzięcie nie wpłynie znacząco na postępujące zmiany klimatu na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. e *ustawy o oś*, na podstawie przedstawionych materiałów stwierdzono, że teren przeznaczony pod planowaną inwestycję zlokalizowany jest na Powidzko – Bieniszewskim Obszarze Chronionego Krajobrazu, bez obowiązujących zakazów.

Najbliższym dla terenu planowanej inwestycji obszarem Natura 2000 jest specjalny obszar ochrony siedlisk Pojezierze Gnieźnieńskie PLH300026, znajdujący się około 2,85 km na zachód od terenu inwestycji.

Obszar planowanej inwestycji znajduje się poza siecią korytarzy ekologicznych opracowaną wg „Projektu korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce” (Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża 2011).

Planowana inwestycja, nie będzie wiązała się z wycinką istniejących drzew. Uwzględniając powyższe i mając na uwadze ich ważną rolę zarówno dla lokalnego ekosystemu i klimatu, jak i z uwagi na wartości kulturowe, krajobrazowe nałożono warunek nie dokonywania wycinki w ramach realizacji niniejszego przedsięwzięcia.

W celu ochrony drzew nieprzeznaczonych do wycinki nałożono szereg warunków mających na celu ich zabezpieczenie przed mechanicznymi uszkodzeniami, naruszeniem statyki, a także warunek, aby miejsca postoju ciężkiego sprzętu wyznaczyć poza obrysem rzutu koron drzew. Dodatkowo nałożono warunek chroniący florę, faunę i biotę grzybów występujących na przydrożnych drzewach, polegający na takim zabezpieczeniu pni drzew, który zapewni zachowanie występujących w ich obrębie gatunków zwierząt, roślin i grzybów.

Mając na uwadze ochronę płazów i innych zwierząt, nałożono warunek, aby na etapie prowadzenia prac ziemnych codziennie przed rozpoczęciem prac kontrolować wykopy, a uwięzione w nich zwierzęta niezwłocznie przenosić w bezpieczne miejsce oraz, aby taką samą kontrolę przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów.

Planowana inwestycja przecina ciek. Mając na uwadze zachowanie ciągłości siedlisk i korytarzy migracyjnych płazów oraz dodatkowo małych ssaków, gadów i bezkręgowców nałożono warunek dostosowania planowanego przepustu do potrzeb zwierząt, którym przepust ma służyć jako korytarz migracyjny. W przypadku natrafienia podczas prac na chronione gatunki (roślin, zwierząt, grzybów) prace powinny zostać przerwane do czasu uzyskania stosownego zezwolenia na odstąpienie od zakazów. Zezwolenie takie, na podstawie art. 56 ust. 1 i 2 ustawy o ochronie przyrody może wydać Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska lub Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska.

Mając na uwadze rodzaj i lokalizację planowanego przedsięwzięcia oraz jego realizację zgodnie z nałożonymi obowiązkami, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, w tym na różnorodność biologiczną, rozumianą jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności chronionych, rzadkich lub ginących gatunków roślin, zwierząt i grzybów. Realizacja inwestycji nie wpłynie także na obszary chronione, a w szczególności na siedliska przyrodnicze, gatunki roślin i zwierząt oraz ich siedliska, dla których ochrony zostały wyznaczone obszary Natura 2000, a także nie spowoduje pogorszenia integralności poszczególnych obszarów Natura 2000 lub ich powiązań z innymi obszarami. Ponadto przedsięwzięcie nie spowoduje utraty i fragmentacji siedlisk oraz nie wpłynie na korytarze ekologiczne i funkcje ekosystemu.

Zgodnie z art. 63 ust. 1 pkt 3 *ustawy o oś* po przeanalizowaniu zasięgu, wielkości i złożoności oddziaływania, jego prawdopodobieństwo, czas trwania, częstotliwość i odwracalność oraz możliwości powiązania z innymi przedsięwzięciami, nie pociągnie za sobą zagrożeń dla środowiska. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie transgranicznie oddziaływać na środowisko.

Po zapoznaniu się z całą dokumentacją dotyczącą planowanego przedsięwzięcia, jednocześnie biorąc pod uwagę stanowiska organów opiniujących Wójt Gminy Orchowu uznał, że nie będzie konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 10 i art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego przed wydaniem niniejszej decyzji Strony zostały poinformowane o możliwości zapoznania się z zebrany materiał dowodowy w formie obwieszczenia podanego do publicznej wiadomości i do dnia wydania decyzji żadna ze stron nie złożyła uwag ani wniosków, co do planowanego przedsięwzięcia.

W związku z powyższym orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 127 § 1 i 2 Kodeksu postępowania administracyjnego od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Koninie za pośrednictwem Wójta Gminy Orchowu w terminie 14 dni od daty doręczenia.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję.

Zgodnie z art. 127a § 2 Kodeksu postępowania administracyjnego z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Załącznik:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia



Otrzymują:

1. Gmina Orchowu (wnioskodawca)
2. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie – Zarząd Zlewni w Inowrocławiu

Charakterystyka Przedsięwzięcia

1. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie objęte niniejszą Kartą Informacyjną Przedsięwzięcia polega na przebudowie drogi gminnej - ul. Wierzbowa w Orchowie wraz ze skrzyżowaniem z ul. Lipową i ul. Dąbrowa w gminie Orchowo. Przedsięwzięcie obejmuje przebudowę drogi gminnej w obrębie działek o numerach ewidencyjnych.: 646, 592, 554, 575, obręb Orchowo. Cała inwestycja związana z przebudową drogi gminnej będzie obejmowała przebudowę:

- jezdni – planowana do wykonania jest nawierzchni z betonu asfaltowego,
- wykonanie zjazdu publicznego - o nawierzchni z betonowej kostki brukowej,
- zjazdów indywidualnych – planowana do wykonania jest o nawierzchni z betonu asfaltowego oraz z kruszywa łamanego
- pobocze,
- powierzchni zielonych.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w miejscowości Orchowo będącej administracyjnie częścią gminy Orchowo w powiecie słupeckim. Otoczenie projektowanego odcinka drogi gminnej stanowią głównie tereny rolne, na początkowym odcinku zabudowa jednorodzinna. Na istniejącej drodze odbywa się ruch pojazdów osobowych i pojazdów rolniczych.

Objęty przebudową odcinek drogi gminnej – ul. Wierzbowa w Orchowie wraz ze skrzyżowaniem z ul. Lipową i ul. Dąbrowa ma swój początek na skrzyżowaniu ul. Wierzbowej z drogą wojewódzką nr 262 ul. Szkolna.

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycia nieruchomości szatą roślinną

Na projektowanym odcinku drogi gminnej – ul. Wierzbowa w Orchowie wraz ze skrzyżowaniem z ul. Lipową i ul. Dąbrowa występuje niskie natężenie ruchu. Całkowita ilość pojazdów nie przekracza 100 szt. na dobę. Obciążenie ruchem po zrealizowaniu inwestycji pozostanie bez większych zmian i określone jest jako niskie. Objęty przebudową odcinek drogi gminnej obejmuje odcinek ul. Wierzbowej. Zakłada się szerokość jezdni 6,0 m w przekroju ulicznym oraz 4,50 m - 6,0 m w przekroju drogowym.

Przebudowa drogi gminnej obejmuje prace budowlane w zakresie:

- jezdni,
- zjazdu publicznego,
- zjazdów indywidualnych,
- pobocza, powierzchni utwardzonych

W trakcie prowadzenia robót budowlanych nie przewiduje się do rozbiórki żadnych istniejących obiektów budowlanych (budynków mieszkalnych, budynków gospodarczych, ogrodzeń). Inwestycja budowy dróg gminnych nie koliduje z istniejącymi drzewami i krzewami rosnącymi w obrębie przedmiotowej inwestycji, w związku z czym nie planuje się wycinki

3. Rodzaj technologii:

Projektowana przebudowa drogi gminnej obejmować będzie wykonanie prac budowlanych, w ramach których planuje się realizację przedstawionych poniżej założeń:

- kategoria ruchu: KR1,
- prędkość projektowa: 30 km/h,
- szerokość pasa ruchu: 2,25 do 3,6,
- spadek poprzeczny daszkowy, na łuku pochylenie daszkowe

Długość drogi wynosi: 1101,97 m

W/w parametry drogi, tj. kategoria ruchu, prędkość projektowa nie ulegną zmianie po realizacji przedsięwzięcia (zostaną zachowane dotychczasowe parametry). Klasa drogi obecnie D – po realizacji inwestycji pozostanie bez zmian.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia.

Wariant bezinwestycyjny

Wariant bezinwestycyjny zakłada odstępianie od realizacji działań inwestycyjnych i utrzymywanie obecnego stanu technicznego drogi. Zaniechanie inwestycji uniemożliwiłoby poprawę stanu technicznego odcinka drogi gminnej – ul. Wierzbowa w Orchowie wraz ze skrzyżowaniem z ul. Lipową i ul. Dąbrowa. W takim przypadku droga funkcjonowałaby w obecnym stanie – tj. z nawierzchnią bitumiczną z ubytkami, w związku z czym oddziaływanie na mieszkańców byłoby znacznie większe (hałas, emisje – np. pylenie, komfort i bezpieczeństwo jazdy, oddziaływanie akustyczne, niszczenie ogumienia i części eksploatacyjnych samochodów). Ponadto nie poprawiłyby się wyniki oddziaływania drogi na środowisko, w tym ilość emitowanych zanieczyszczeń oraz poziom hałasu wynikające z jej użytkowania. W aktualnym stanie prawnym inwestycje drogowe są realizowane z uwzględnieniem wymogów ochrony środowiska – jest to wymóg prawny. Prawdłowo zaprojektowana i właściwie eksploatowana droga może oddziaływać pozytywnie na środowisko przez wywieranie wpływu na zagospodarowanie obszaru, optymalizację sieci połączeń w lokalnej infrastrukturze, przejęcie ruchu ze stref podatnych na niekorzystne oddziaływania i zagrożonych środowiskowo, zmniejszenie występowania awarii poprzez niewłaściwe profilowanie jezdni, braki w infrastrukturze, czy stan techniczny. Konsekwencją niepodjęcia realizacji przedsięwzięcia mogą być niekorzystne skutki dla środowiska niż dobrze przeprowadzona inwestycja.

Wariant proponowany przez wnioskodawcę

Wariant inwestycyjny jest zdecydowanie lepszy pod względem skali oddziaływania na środowisko niż wariant bezinwestycyjny. Względy techniczne oraz ochrona przyrody determinują wybór wariantu proponowanego przez wnioskodawcę. Wariant ten korzystnie wpłynie na podwyższenie bezpieczeństwa na drodze ze względu na poprawę stanu technicznego dróg i uzyskanie ich optymalnych parametrów użytkowania przez mieszkańców. Analiza zapotrzebowania oraz potrzeb społecznych pozwoliły określić właśnie taki zakres inwestycji.

Inwestycja będzie służyła mieszkańcom Orchowa oraz pośrednio i w mniejszym stopniu innym użytkownikom. Przeprowadzenie inwestycji przyniesie korzyści w postaci poprawy komfortu mieszkańców wraz z poprawą bezpieczeństwa ruchu pozytywnego wpływu na zagospodarowanie obszaru, optymalizacji sieci połączeń w lokalnej infrastrukturze, przejścia ruchu ze stref podatnych na niekorzystne oddziaływania i zagrożonych środowiskowo, po zmniejszeniu występowania awarii poprzez niewłaściwe profilowanie jezdni, braki w infrastrukturze, czy stan techniczny.

Wariant wybrany przez wnioskodawcę jest korzystny ze względów technicznych:

- zgodność projektowanej budowy drogi z zagospodarowaniem terenu,
- poprawa parametrów drogi.

Zaproponowane rozwiązanie techniczne projektu jest zgodne z obowiązującymi przepisami w zakresie przeprowadzania inwestycji budowlanych, obowiązującymi przepisami ochrony środowiska, wykonalne pod względem technicznym i technologicznym, opłacalne i możliwe do zrealizowania pod względem finansowym.

Wariant alternatywny

Nie przewiduje się innego wariantu realizacji przedsięwzięcia w tej lokalizacji. Założono optymalizację parametrów połączoną z minimalizacją kosztów i nie analizowano nowoczesnych technologii. Nie przedstawia się innych możliwości, ponieważ budowa dotyczy istniejących już dróg polega na podniesieniu ich standardu wykonania, stanu technicznego i finalnie eksploataowania przez mieszkańców i innych użytkowników.

Wariant najkorzystniejszy dla środowiska

Za wariant najkorzystniejszy dla środowiska uznaje się wariant proponowany przez wnioskodawcę. Nieznaczne uciążliwości dla środowiska związane z fazą budowy mają charakter przejściowy, faza eksploatacji nie spowoduje większych niż obecnie oddziaływań. Zaniechanie inwestycji nie przyczyni się do poprawy warunków użytkowania drogi – ul. Wierzbowa w Orchowie wraz ze skrzyżowaniem z ul. Lipową i ul. Dąbrowa, a w efekcie nie zmienia się lub ulegną pogorszeniu oddziaływania również na środowisko i lokalny klimat. Poprawa parametrów dróg, w tym płynności ruchu będzie skutkowała mniejszymi oddziaływaniami m.in. akustycznymi, a także ograniczeniem emisji pyłów co w lokalnym zagospodarowaniu wsi ma duże znaczenie dla jej mieszkańców.

5. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia zapotrzebowanie będzie dotyczyło materiałów do budowy takich jak piasek, kruszywo, kostka betonowa, inne drobnowymiarowe elementy betonowe, które będą przywożone z zewnątrz pojazdami (ciężkimi) w zależności od występujących potrzeb. Woda do wykonania robót drogowych dostarczana będzie na miejsce budowy cysternami – beczkowozami, które przystosowane będą do realizacji robót drogowych w specjalnych pojemnikach (np. o pojemności 1000 l) lub pobierana z sieci wodociągowej rozdzielczej. Wodę do celów socjalnych dla pracowników dostarczy i zapewni na czas wszystkich prac wykonawca robót.

Realizacja przedsięwzięcia wiąże się również ze zużyciem paliw, wykorzystywanych do napędu i zasilania maszyn i pojazdów na placu budowy oraz energii elektrycznej,

wykorzystywanej m. in. do oświetlenia terenu budowy, ale także zasilania urządzeń elektrycznych i elektronicznych. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię ciepłą.

Przy realizacji prac budowlanych wykorzystywane będą materiały budowlane, odpowiednie dla tego rodzaju inwestycji. Materiały oraz surowce będą pochodziły z możliwie położonych w najbliższym zasięgu wytwórni i hurtowni budowlanych. Użyte do budowy surowce będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na recykling i odzysk materiałów i surowców, w tym gospodarki odpadami.

W trakcie realizacji planowanej inwestycji przewiduje się następujące zużycie:

- energia elektryczna maksymalnie do 2000 kWh (zasilanie urządzeń, oświetlenie placu budowy),
- woda maksymalnie do 2000 m³ (zużycie do prac budowlanych, zużycie wody przez pracowników),
- olej napędowy/benzyna maksymalnie do 30 Mg (napęd/ zasilanie maszyn i urządzeń).

W fazie eksploatacji przebudowywana droga będzie wymagała odpowiedniego utrzymania, szczególnie w sezonie jesienno-zimowym, z tego też względu będzie występowało zapotrzebowanie na środki do utrzymania. Zużycie tych materiałów będzie zależne od sposobów i zasad eksploatacji drogi oraz przede wszystkim od warunków atmosferycznych w tym okresie i pojawiających się zjawisk takich jak oblodzenie jezdni, gołoledź, czy wzmożone opady śniegu. W przypadku pojawienia się konieczności przeprowadzenia okresowych remontów lub przebudowy fragmentu drogi wówczas zajdzie potrzeba zużycia asortymentu materiałów takich, jakie wykorzystano na etapie budowy przedsięwzięcia. Ich ilości i zakres będzie zależał od wyznaczonych parametrów tych remontów i technologii określonych w projektach.

6. Rozwiązania chroniące środowisko

Na etapie realizacji przedsięwzięcia będą prowadzone prace budowlane. Działania zabezpieczające środowisko na tym etapie to głównie:

- zabezpieczenie terenu przed wyciekami z maszyn i urządzeń poprzez stosowanie wyłącznie sprawnego sprzętu z ważnymi badaniami technicznymi,
- prowadzenie prac budowlanych w porze dnia,
- ograniczenie do minimum uciążliwość dla ludzi i środowiska poprzez zapewnienie sprawnego organizacji ruchu pojazdów dostawczych (materiały do budowy)

Emisje na etapie realizacji przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi gminnej – ul. Wierzbowa w Orchowie wraz ze skrzyżowaniem z ul. Lipową i ul. Dąbrowa będą miały charakter punktowy i okresowy – przemijający wraz z zakończeniem prac budowlanych. W fazie eksploatacji oddziaływania będą związane z charakterem inwestycji, jednak z uwagi na fakt iż drogi są obecnie użytkowane przewiduje się zmniejszenie emisji w stosunku do stanu obecnego ze względu na poprawę stanu nawierzchni, a tym samym sposobu i jakości użytkowania planowanych do przebudowy odcinków.

Rozwiązaniami chroniącymi środowisko na etapie realizacji inwestycji będą:

- prace prowadzone w porze dnia, tj. od 6.00 do 22.00,
- ograniczenie do niezbędnego minimum placu budowy, oszczędność w gospodarce materiałowej surowców i materiałów,

- wyposażenie placu budowy w odpowiednie pojemniki, worki (big-bag) i kontenery przewidziane do magazynowania powstających odpadów, właściwe gromadzenie odpadów stałych i płynnych związanych z prowadzoną budową,
- wyposażenie placu budowy w odpowiednie sorbenty do likwidacji ewentualnych wycieków w celu zabezpieczenia przed zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego,
- składowanie materiałów wykorzystywanych do budowy w sposób uporządkowany w wyznaczonych miejscach zabezpieczonych przed zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego,
- odpowiednie zabezpieczenie instalacji i mediów, które występują w sąsiedztwie lub znajdują się na terenie samej inwestycji,
- właściwą eksploatację sprzętu budowlanego oraz maszyn, ze szczególnym zwróceniem uwagi na ich sprawność techniczną, zachowanie przepisów BHP,
- wykorzystanie maszyn i urządzeń spełniających wymagania rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska.

7. Rodzaje ilości wprowadzonych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.

Realizacja przedsięwzięcia obejmującego polegającego na przebudowie drogi gminnej spowoduje wystąpienie emisji do powietrza pochodzących ze spalania paliw w silnikach pojazdów dostarczających materiały i wykonujących konieczne prace budowlane, emisję hałasu z tychże pojazdów oraz wytworzenie odpadów w związku z pracami ziemno-budowlanymi.

Oddziaływanie inwestycji w fazie realizacji

W trakcie budowy inwestycji będą występowały oddziaływania związane z uciążliwością akustyczną z uwagi na prowadzone prace ziemno-budowlane z użyciem maszyn i pojazdów ciężkich. Uciążliwości te będą miały charakter krótkotrwały i ustąpią wraz z oddaniem inwestycji do użytku. Emisja hałasu zakończy się wraz z końcem poszczególnych etapów prac ziemno-budowlanych, zatem jej charakter można uznać za krótkotrwały i przemijający, a oddziaływanie na tym etapie za pomijalne.

W czasie realizacji przedsięwzięcia wystąpi także przemijające zanieczyszczenie powietrza oraz wytworzenie odpadów. Na etapie realizacji zadania wykonywane prace będą powodowały okresowy wzrost zanieczyszczenie powietrza - wzrost stężenia tlenków siarki, tlenków azotu, tlenku węgla oraz węglowodorów aromatycznych i alifatycznych, jednak ich stężenie nie będzie powodowało przekroczenia standardów jakości powietrza na działkach bezpośrednio sąsiadujących z przebudowywaną drogą.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, działalność wykonawcy może być związana z wytworzeniem odpadów, które zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 2 stycznia 2020r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. 2020 poz. 10) klasyfikują się głównie do grupy 17.

17 0 181 odpady z budowy dróg;

17 04 05 żelazo i stal;

17 05 04 gleba i ziemia w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03;

20 03 01 zmieszane odpady komunalne.

Powstałe odpady powinny zostać w pierwszej kolejności poddane odzyskowi. Odpady nienadające się do ponownego wykorzystania będą podlegały unieszkodliwianiu poprzez składowanie na składowisku odpadów.

Powstające podczas konserwacji i eksploatacji maszyn oraz urządzeń wykorzystywanych do prac budowlanych odpady niebezpieczne (zużyte oleje, opakowania zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi) będą gromadzone i przechowywane oddzielnie, a następnie transportowane do miejsc ich odzysku lub unieszkodliwienia z zachowaniem przepisów obowiązujących przy transporcie odpadów niebezpiecznych. Zakłada się, że wymiana oleju w silnikach maszyn i pojazdów odbywać się będzie w wyspecjalizowanych stacjach obsługi, poza terenem inwestycji. Szacunkowa, maksymalna ilość wytworzonych podczas przeprowadzania inwestycji odpadów typu sorbenty i materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania nie przekroczy 1 tony.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia powstawać będą ścieki bytowe – w tym zakresie zaplecze budowy wyposażone zostanie przenośne toalety (tzw. „TOI-TOI”), których eksploatacją zajmie się posiadający stosowne zezwolenia podmiot wynajmujący. Ścieki bytowe będą przewożone do punktu zlewnego ścieków.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia wystąpi krótkotrwale, bezpośrednie i pośrednie oddziaływanie na środowisko, którego wielkość będzie zależeć przede wszystkim od organizacji i natężenia prac ziemno-budowlanych. Oddziaływanie będzie zmienne w ciągu doby (praca tylko w porze dnia) i będzie występować w czasie prowadzenia prac, a emisja i jej skutki ustąpią całkowicie po zakończeniu prac.

Oddziaływanie inwestycji w fazie eksploatacji

W fazie eksploatacji zanieczyszczeniami charakterystycznymi dla komunikacji samochodowej są:

- tlenki azotu z przewagą dwutlenku azotu (NO_2) w składzie spalin, powstające podczas spalania paliw w silnikach,
- tlenki siarki z przewagą dwutlenku siarki (SO_2) powstające podczas spalania oleju napędowego,
- niewielkie stężenia węglowodorów aromatycznych i alifatycznych.

Na wielkość emisji zanieczyszczeń pochodzących z komunikacji wpływ ma nie tylko stan techniczny drogi, ale i stan techniczny pojazdów, rodzaj paliwa, ścieralność elementów eksploatacyjnych pojazdów – w tym zakresie emisje substancji gazowych i pyłowych są trudne do oszacowania. Natomiast poprawa stanu technicznego dróg poprawi płynność jazdy, ale także ograniczy ryzyko nadmiernego pylenia aktualnie gruntowych nawierzchni budowanych dróg - w związku z tym nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych norm jakości powietrza.

9. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

Nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia. Inwestycja oddziałuje tylko lokalnie i jej skala jest niewielka. Odległość od najbliższej położone granicy państwa to ok. 230 km oraz od granicy morskiej ok. 240 km.

10. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody oraz korytarze ekologiczne znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia

W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia występują nieliczne obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, jednak planowana inwestycja nie wpłynie negatywnie na obszary chronione, gdyż w większości polega na przebudowie istniejącej drogi, której użytkowanie aktualnie powoduje oddziaływania w zakresie emisji (w tym pylenie z nieutwardzonej nawierzchni dróg) oraz uciążliwość hałasową. Ponadto, oddziaływanie przedsięwzięcia, objętego niniejszym KIP ograniczy się do terenów będących w bezpośrednim sąsiedztwie zajmowanych działek, a realizacja inwestycji w formie przedstawionej przez wnioskodawcę będzie generowała mniejsze oddziaływania niż w chwili obecnej.

Inwestycja znajduje się na Powidzko – Bieniszewskim Obszarze Chronionego Krajobrazu, oddalona jest o 0,97 km od Powidzkiego Parku Krajobrazowego i o 2,85 km od Obszaru NATURA 2000 Pojezierze Gnieźnieńskie oraz o 4,83 km od Obszaru Chronionego Krajobrazu Lasów Miradzkich.

Spśród siedmiu korytarzy głównych (Jędrzejewski i in. 2006), których rolą jest zapewnienie łączności w skali całego kraju i w skali międzynarodowej w odległości około 1 km od przedsięwzięcia przebiega Korytarz Północno-Centralny (KPnC), rozpoczyna się w Puszczy Białowieskiej, przechodzi przez Lasy Mielnickie, dolinę Bugu, Puszcę Białą, gdzie rozdziela się na dwa główne odgałęzienia – jedno prowadzi do Lasów Włocławskich poprzez Puszcę Kurpiowską i Górznieńsko-Lidzbarski Park Krajobrazowy, a drugie dochodzi do Lasów Włocławskich poprzez Puszcę Kampinoską i dolinę Wisły, skąd przez Puszcę Bydgoską, Lasy Sarbskie, Puszcę Notecką i Lasy Lubuskie dochodzi do Parku Narodowego Ujście Warty.

11. Informacje o usytuowaniu przedsięwzięcia względem obszarów wymienionych w art. 63 ust 1 pkt 2 lit. a-j ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko

- a) obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych – inwestycja nie przebiega jednak przez takie obszary i nie będzie na nie oddziaływała ani pośrednio, ani bezpośrednio; przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza zasięgiem głównych zbiorników wód podziemnych;
- b) obszary wybrzeży – planowana inwestycja nie leży w strefie wybrzeża;
- c) obszary górskie lub leśne – planowana inwestycja nie leży na obszarach górskich i leśnych;
- d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych – w sąsiedztwie planowanej inwestycji nie występują ww. typy obszarów
- e) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone – nie dotyczy, w sąsiedztwie nie ma takich obszarów;
- f) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne – w granicach inwestycji nie występują, planowana inwestycja nie będzie w jakikolwiek sposób ingerowała w takie obiekty i obszary;
- g) gęstość zaludnienia – w granicach planowanej inwestycji droga przebiega przez zabudowę zagrodową;

h) obszary przylegające do jezior – w najbliższym sąsiedztwie znajduje się jezioro Orchowskie

i) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowskiej – nie dotyczy, w sąsiedztwie nie ma takich obiektów i obszarów

Mając na względzie lokalizację przedsięwzięcia oraz otaczający teren inwestycji, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, w tym na różnorodność biologiczną, rozumianą, jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności gatunków chronionych, rzadkich lub ginących oraz ich siedliska.

12. Oddziaływanie przedsięwzięcia na klimat

Inwestycja będzie związana z niewielką emisją gazów cieplarnianych do atmosfery, pochodzących ze spalin poruszających się pojazdów z napędem silnikami spalinowymi. Jednakże, w związku z przewidywanym natężeniem ruchu na przedmiotowej drodze, uznano ten fakt za nieznaczący. Na podstawie analizy czynników klimatycznych wpływających na funkcjonowanie operacji w ruchu drogowym (transportowym) oraz formy zaburzeń przez nie wywołanych, wytypowano te czynniki, które mają istotny wpływ na funkcjonowanie ruchu drogowego (transportowego). Ich wybór poprzedzono analizą zjawisk klimatycznych i ich składowych.

W przypadku transportu drogowego do potencjalnych zagrożeń kryzysowych czynnikami klimatycznymi należą:

1) Powódź – zniszczenia lub wyłączenie z funkcjonowania odcinka drogi, 2) Nagłe ataki mrozu połączone z obfitymi opadami śniegu – poważne utrudnienia w ruchu pojazdów i pieszych.

3) Huragany – poważne utrudnienia w ruchu pojazdów i pieszych.

4) Upały, nawalne deszcze, burze – utrudnienia w ruchu pojazdów i pieszych.

We wszystkich przypadkach powstające zniszczenia w obszarze infrastruktury i środków transportu przekładają się na zaburzenia w funkcjonowaniu przedmiotowej drogi, tj. na opóźnienia lub przerwy w ruchu.

Realizacja nie będzie miała również wpływu, w kontekście budowy, na skutki zmian klimatu, poprzez poprawę m.in. przejezdności pojazdów, co wpłynie na jakość powietrza. Użyte do budowy materiały odporne będą, m.in. na wysokie temperatury, działanie ognia, suszę, nawalne deszcze i burze (odprowadzanie wód), silne wiatry, fale mrozu, katastrofalne opady deszczu. W rejonie projektowanego zadania nie występują obszary wybrzeży, górskie; strefy ujść wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych; obszary na których standardy zostały przekroczone, o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, o znacznej gęstości zaludnienia, jak również obszary ochrony uzdrowskiej. Reasumując uznano, iż zastosowanie zaproponowanych w przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia rozwiązań technicznych, technologicznych oraz organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

13. Warunki korzystania z wód regionu wodnego

Orchowo położone jest w obszarze dorzecza Odry, w regionie wodnym Warty, dla którego został opracowany Plan gospodarowania wodami na dorzeczu Odry przyjęty dnia 18

października 2016r. Rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry.

Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry określa szczegółowe wymagania, służące osiągnięciu określonych celów środowiskowych jednolitych części wód poprzez ochronę, poprawę oraz niepogarszanie stanu części wód powierzchniowych, a także części wód podziemnych poprzez następujące warunki:

a) dla jednolitych części wód powierzchniowych:

- zachowanie przepływu nienaruszalnego, bezpośrednio poniżej korzystania z wód, nie mniejszego niż minimalna wartość wyznaczona w sposób zgodny z załącznikiem do w/w rozporządzenia;

- zachowanie ciągłości morfologicznej dla elementów biotycznych w ciekach lub ich odcinkach;

- zachowanie ciągłości morfologicznej dla elementów abiotycznych przy wykonaniu nowych urządzeń wodnych mogących przyczynić się do trwałej degradacji koryta cieku;

- nieprzekraczanie wartości granicznych wskaźników jakości dla klasyfikacji stanu, powodujących przekwalifikowanie stanu jednolitych części wód do gorszego;

b) dla jednolitych części wód podziemnych:

- nieprzekraczanie maksymalnej wielkości zasobów eksploatacyjnych ustalonych w dokumentacji hydrogeologicznej ujęcia wody, odrębnie dla każdego z występujących pięter wodonośnych;

- nieprzekraczanie wartości granicznych wskaźników jakości dla klasyfikacji stanu, powodujących przekwalifikowanie stanu jednolitych części wód do stanu słabego

Przebudowa drogi gminnej realizowana na działkach o numerach ewidencyjnych: 646, 592, 554, 575, obręb ewidencyjny: 0006 Orchowo w żaden sposób nie będzie miało wpływu na morfologię cieku, dla którego utworzono jednolitą część wód powierzchniowych. Wykonanie i eksploatacja projektowanych obiektów i urządzeń nie jest związana z emisją zanieczyszczeń do środowiska wodnego, stąd nie ma ryzyka jego wpływu na wskaźniki fizyko-chemiczne, biologiczne i hydromorfologiczne określające stan/potencjał ekologiczny wód powierzchniowych oraz wskaźniki chemiczne świadczące o stanie chemicznym wody, odpowiadającym warunkom osiągnięcia przez te wody dobrego stanu/potencjału, z uwzględnieniem kategorii wód, według rozporządzenia w sprawie sposobu klasyfikacji stanu jednolitych części wód powierzchniowych. Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie miała negatywnego wpływu na realizację celów środowiskowych dla wód przedmiotowych zlewni rzecznych oraz nie będzie miała negatywnego wpływu na wody podziemne Jednolitej części wód podziemnych. W związku z powyższym należy uznać, że zakres przedsięwzięcia nie będzie wywierał negatywnego wpływu na jednolite części wód powierzchniowych oraz wód podziemnych, w tym na pogorszenie wskaźników dla nich określonych. Realizacja przedsięwzięcia nie będzie również zwiększała ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych prowadzących do osiągnięcia co najmniej dobrego stanu wód zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną.

14. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej

Planowane przedsięwzięcie nie zalicza się do działań o dużym bądź zwiększonym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.

Na etapie realizacji, w przypadku awarii jakiegokolwiek urządzenia lub maszyny budowlanej ich praca zostanie wstrzymana, aż do usunięcia nieprawidłowości. Zaleca się również, aby

pracownicy serwisujący maszyny i urządzenia, w trakcie eksploatacji przedsięwzięcia, posiadali stosowną ilość części zamiennych dla części szybko zużywających się, co pozwoli skrócić czas ewentualnych napraw. Należy również systematycznie przeprowadzać działania serwisowe urządzeń zalecane przez ich producentów. Sposobem zapobiegania występowaniu i ograniczaniu skutków awarii na terenie inwestycji jest uczestnictwo w szkoleniach osób zajmujących się obsługą urządzeń pod względem BHP i ppoż. Planowane przedsięwzięcie nie leży na terenach, na których mogą wystąpić podtopienia lub powodzie.

Do awarii mogących pojawić się na etapie realizacji inwestycji należą:

- zanieczyszczenie gruntów i wód substancjami ropopochodnymi pochodzącymi z eksploatowanych pojazdów mechanicznych,
- uszkodzenia elementów infrastruktury,
- awarie maszyn i urządzeń budowlanych, a w konsekwencji nadmierna emisja zanieczyszczeń do atmosfery,
- niewłaściwe lub niedostateczne zabezpieczenie drogi w wyniku złego rozpoznania warunków środowiskowych (np. geologii, stosunków wodnych), co może spowodować, np. erozję i osuwiska.

W celu uniknięcia awarii należy:

- prace budowlane wykonywać po zlokalizowaniu i ustaleniu położenia istniejącej infrastruktury oraz z zastosować środki zapobiegawcze w celu zabezpieczenia infrastruktury przed uszkodzeniem,
- używać tylko maszyn i pojazdów w dobrym stanie technicznym i z aktualnymi przeglądami,
- określić odpowiedni harmonogram prac ziemno-budowlanych, a także dostawy surowców na teren budowy

W związku z eksploatowaniem dróg przez użytkowników pojazdów mogą wystąpić zagrożenia dla środowiska w wyniku:

- wypadków drogowych, szczególnym rodzajem zagrożenia dla środowiska są wypadki z udziałem pojazdów transportujących substancje niebezpieczne (ryzyko skażenia powietrza, wód, gleb),
- awarii pojazdów – wzrost emisji substancji szkodliwych do atmosfery lub wyciek substancji niebezpiecznych, ropopochodnych do środowiska wodno-gruntowego

15. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Nie przewiduje się prac rozbiórkowych planowanej drogi.


WÓJT
Jacek Misztal